Comisión de Defensa Nacional

S/C

Versión Taquigráfica N° 1682 de 2008

ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO DEL URUGUAY

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 5 de agosto de 2008

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Javier García
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel García Pintos y Pedro Soust
DELEGADOS DE SECTOR:	Señor Representante Víctor Semproni
INVITADOS:	Por la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay: señor Fernando Reyes, Presidente; y la señora Alicia Borja, Secretaria

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Defensa Nacional da la bienvenida al Presidente de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay, señor Fernando Reyes los demás integrantes de la delegación llegarán en el transcurso de la reunión, quien había solicitado ser recibido, lo que hacemos con gusto.

SEÑOR REYES.- Quiero aclarar que mis compañeros se retrasaron debido a que están haciendo fotocopias del material que vamos a entregar a los señores Diputados.

Lo que nos trae a hablar con los señores Diputados es un tema ya conocido, que en este momento está haciendo mucho ruido en la prensa, para el que venimos a buscar su apoyo. El año pasado ya estuvimos aquí denunciando las carencias técnicas y administrativas. En este momento, nos trae un tema muy importante para nosotros, y pensamos que también lo es para el país.

De alguna manera, los reclamos salariales se postergaron durante las negociaciones del año pasado porque nos abocamos, sobre todo, a los problemas técnicos y administrativos. No obstante, la situación salarial hace al tema y a la seguridad de los vuelos: en la medida en que el controlador gane un sueldo bajo, debe tener otro empleo para llegar a fin de mes, llegando agotado a su trabajo, lo que afecta la seguridad de los vuelos.

Por otro lado, antes, este tipo de trabajo era exclusivo para empleados públicos porque era un servicio que brindaban los Estados. O sea que el acceso a este tipo de empleos estaba restringido a los ciudadanos naturales o legalizados de cualquier país. Por lo tanto, cada país trabajaba con sus ciudadanos naturales o legalizados, pero no había llamados internacionales para los controladores, como hay ahora. En la medida en que en casi todo el planeta tanto los servicios del aeropuerto como los de navegación aérea están pasando a la

órbita privada o están siendo corporatizados o sea, el Estado es propietario, pero trabaja en régimen de administración y con el estatuto del empleado bajo la órbita del derecho privado, se abre la posibilidad de ir a trabajar a otros países.

Hay ocho controladores que se fueron y están trabajando en Sudáfrica. Los alemanes también hicieron un llamado y sabemos que se nos irán siete compañeros más. Ahora empezará un año electoral por lo que no habrá contrataciones, y luego será el primer año del nuevo Gobierno, en el que difícilmente habrá contrataciones. Por lo tanto, estamos enfrentando tres años en los que sabemos que no habrá ingreso de personal, teniendo ya un déficit muy importante, y se nos sigue yendo la gente.

De alguna manera, eso motivó que tuviéramos que iniciar un conflicto para reclamar al Gobierno agilidad en esta materia. Lo que refiere a la parte técnica y de funcionamiento ya fue conversado; se logró una negociación y un acta firmada por el señor Ministro Bayardi en la que se compromete a dar solución a la mayoría de los problemas planteados por nosotros. Pero ese asunto está un poco lento y falta dar solución a este otro problema que comenté. Si no logramos instaurar algunos incentivos y aumentar los salarios, nos vamos a quedar sin fuerza laboral.

Algo que siempre hemos venido reclamando los legisladores antiguos ya lo saben ha sido la falta de una política aeronáutica en el país, que defina objetivos a largo y mediano plazo, y que trace una línea definida para todos los actores de esta actividad. Durante muchos años no existió esa política; hoy, por primera vez, vemos que hay un esbozo de una política aeronáutica relativamente definida, que pasa por la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Carrasco y por potenciar a PLUNA para tratar de construir un "hub" centro de distribución de pasajeros en Montevideo. Esto fue algo que durante muchos años hemos propuesto porque sabemos muy bien que cualquier aeropuerto internacional en Montevideo está en condiciones de robar tráfico al Aeropuerto de Ezeiza y de transformarse en un "hub" para la región. Al pasajero que está en Mendoza le da lo mismo tomarse un avión hacia el Aeropuerto de Aeroparque para tomar un taxi e ir al Aeropuerto de Ezeiza para tomarse un avión hacia Europa o Estados Unidos que venir a Montevideo y tomarse un avión para ir hacia su destino en otro continente. Sabemos que existe esta posibilidad y que no es ilusorio pensar que con un buen aeropuerto, con buenas políticas aeronáuticas y con una compañía de bandera nacional que funcione bien se puede competir en pie de igualdad con las aerolíneas de los países vecinos.

Insisto en que no estamos en contra de esta política aeronáutica, sino todo lo contrario. Nos alegramos de que por primera vez haya una política aeronáutica, pero se olvidaron de una parte importante: los servicios de tierra y de navegación aérea. Para que esa política funcione, debemos tener servicios de navegación aérea y de aeropuerto que funcionen correctamente y con personal adecuado, debidamente capacitado y motivado para enfrentar una tarea que es compleja, que conlleva enormes responsabilidades. Un error que cueste más de dos vidas significa veinticinco años de penitenciaría, de acuerdo con el Código Penal de Uruguay. Somos seres humanos y nos podemos equivocar, por lo que estamos sujetos a cometer errores.

En el día de ayer fuimos convocados a una reunión con el señor Ministro Bayardi, sus asesores y el Director de Recursos Humanos del Ministerio de Defensa Nacional para considerar algunas propuestas que habíamos elevado a efectos de lograr aumentos de sueldo e incentivos para que la gente no se nos siga yendo. Por supuesto, no puedo adelantar qué va a ser lo que nos propondrá el Ministerio, pero seguramente esa iniciativa pasará por esta Casa, elevándose para que se voten los fondos. En definitiva, nuestra preocupación consistía en traer esta información a los señores Diputados pues para nosotros es un tema crucial; tenemos de aquí al mes de diciembre para solucionarlo.

Para ilustrar un poco lo que estoy diciendo, actualmente se está llevando a cabo un curso de controladores. Hay un déficit declarado por la Administración de 26 controladores. Desde el año 2006 hay un expediente que iba de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica al Ministerio de Defensa Nacional y del Ministerio a la DINACIA, para contratar 19 controladores. Gracias a nuestro conflicto se obtuvo la autorización para contratar 19 personas, pero todavía estamos peleando para ver de dónde sale el dinero para pagarles.

El consorcio que administra el Aeropuerto Laguna del Sauce, en Maldonado, ofreció empleo a una chica que ya había trabajado allí, que está haciendo el curso de controlador aéreo. Esta persona, al final del curso obtendrá su licencia aeronáutica; todavía no terminamos de capacitarla que ya se nos va.

Para que tengan idea, formar un controlador aéreo cuesta entre US$ 25.000 y US$ 50.000, y se demora entre tres y cinco años. Por eso es que muchas empresas a nivel mundial se han dado cuenta de que es más barato y ahorran tiempo contratar afuera personal capacitado que capacitarlos desde cero. Son empresas que trabajan en determinado giro comercial y que consideran muy importante los números. Esto ha determinado que se nos hayan ido, y se sigan yendo, muchos controladores.

De alguna manera, venimos a plantear esta problemática. A pedido del propio Ministerio, presentamos nuestras propuestas para obtener el dinero. En el año 2007, por Tasa de Protección al Vuelo, que solo se cobra a los sobrevuelos es decir, a las naves que sobrevuelan el espacio aéreo uruguayo, pero no aterrizan en ningún aeropuerto del país, se recaudaron US$ 9:000.000. Todo el tráfico que viene de Brasil o de Europa hacia Argentina sobrevuela nuestro espacio aéreo, no aterriza en ninguno de nuestros aeropuertos, y es controlado desde el centro de control ubicado en el Aeropuerto de Carrasco. En todos los países se cobra por este servicio.

Nosotros propusimos que se cobrara como se hace en el resto del planeta la Tasa de Protección al Vuelo a las aeronaves que aterrizan en nuestros países. Actualmente esa tasa no se cobra porque ha sido condonada a través de varios decretos; el último es el Decreto Nº 420, de 2003. Pretendiendo fomentar los aterrizajes en nuestros aeropuertos, se condonó el pago de esta tasa para las naves que aterricen en nuestros aeropuertos.

Pasados los años se demostró que esto no era cierto. Las razones por las que una aeronave opera en algún aeropuerto uruguayo no pasan por el no cobro de la Tasa de Protección al Vuelo, sino que son muy diferentes. Reitero que ha quedado demostrado que esa medida no fomentó los aterrizajes en suelo uruguayo. Sí es cierto que el Estado tiene un costo por brindar estos servicios porque debe pagar sueldos, equipos y mantenimiento de todo.

Nosotros pedimos que se adecuen los salarios a efectos de tener todo funcionando como debería ser. También solicitamos que se vuelva a cobrar esta Tasa de Protección al Vuelo a las naves que aterrizan acá porque, insisto, se cobra en todas partes del mundo y nosotros lo estamos regalando.

En un principio se dio la absurda situación de que esta tasa era cobrada por el consorcio que estaba en el Aeropuerto Laguna del Sauce: en la tasa unificada se cobraba la Tasa de Protección al Vuelo junto con la Tasa de Aterrizaje. Es decir, en la Tasa de Aterrizaje se incluía la de Protección al Vuelo, el uso de las pistas y un tiempo determinado en plataforma. Cuando se otorgó la concesión del Aeropuerto Laguna del Sauce, se entregó la Tasa de Aterrizaje y no se desglosó la de Protección al Vuelo. Durante algún tiempo, el consorcio ganador de la concesión cobró por un servicio que no brindaba; sin embargo, el Estado, que sí brindaba ese servicio, no cobró nada. Nosotros entendemos que esa tasa se debe cobrar debido a los costos del servicio, aunque actualmente, las aerolíneas están muy sensibles al pago de alguna tasa por la suba de los combustibles.

Nosotros sabemos que en los US$ 9:000.000 que se están cobrando, hay dinero para brindar un aumento salarial y regularizar la situación. Por supuesto que es potestad del Gobierno decidir sobra una cosa o la otra; nosotros, en base a un proyecto presentado por el señor Ministro Bayardi, presentamos lo que podría ser una solución, es decir, de dónde sacar fondos frescos para no tocar el castillo de naipes que se ha construido en Uruguay, ya que si sacamos algo a alguien, se cae todo el castillo.

Sabemos que hay plata; los US$ 9:000.000 que se recaudan en base al trabajo que hacemos nosotros, los técnicos y otro personal, que también interviene en la generación de este dinero para el país. Más que nadie, nosotros somos quienes producimos estos ingresos y, de alguna manera, estamos pidiendo participar en eso a fin de adecuar los salarios y brindar los servicios en las condiciones apropiadas.

Junto con esa propuesta presentamos otra, con el objetivo de que se diera cumplimiento a lo establecido en una ley del año 1991, que está vigente. En esta se fija una compensación del 30% para los funcionarios que trabajan en la operativa aeroportuaria, es decir que no involucra solo a los operadores sino también a otros funcionarios. Como no se estaba pagando la compensación completa, planteamos la inquietud al Ministerio. Este hizo un pedido de informes a la DINACIA, donde le contestaron que, efectivamente, no se estaba pagando el 30%, pero que, sin embargo, estaban liquidando bien. Es difícil de entender cómo se está liquidando bien si no están pagando el 30% que se establece en la ley. Estamos a la espera de una contestación sobre este tema, que estaba a estudio.

Otro de los temas, no menos importante para nosotros, es el que tiene que ver con el reclamo del pago a los supervisores, a los jefes de sector y a los instructores. Cuando en el año 2000 se instaló el nuevo sistema de radar español sistema Arcón 2000, la Organización de Aviación Civil Internacional y la propia Administración Federal de Aviación esta última nos tiene en una lista negra de categoría 2 por no cumplir con las normas de seguridad internacional exigieron al Gobierno uruguayo supervisores en los servicios de tránsito aéreo. Esto es así porque, además de la tarea propia que cualquier supervisor, estos ejercen específicamente el control del tránsito aéreo, lo que tiene una relación estrecha con la seguridad. No se trata solo de una supervisión de carácter administrativo sobre los funcionarios si llegan tarde, se van temprano, etcétera, sino que su trabajo tiene que ver con la seguridad de los vuelos. Existe una parte técnica en la supervisión del control que es muy importante para reforzar esa seguridad. Esto se basa en una regla de la aviación que dice que "cuatro ojos ven más que dos, y seis ojos ven más que cuatro".

En su momento, cuando se determinaron las condiciones que se requerían para llegar a ser supervisor, se habló con el personal que encuadraba dentro de las condiciones para serlo y se les prometió determinado aumento de sueldo, ya que implicaba realizar más tareas y una responsabilidad y un riesgo mayor. Eso en todas partes se paga. No se puede pretender que una persona trabaje más y tenga mayor responsabilidad, y no pagarle nada.

La Administración prometió hacer las gestiones para pagar a los supervisores el sueldo del grado 13. En un momento se había determinado que para ser supervisor había que tener grado 12. Lamentablemente, la Administración nunca lo cumplió. Hace un par de años la mayoría de los supervisores, viendo que no se concretaba la compensación, presentaron su renuncia. La Administración realizó la contrapropuesta de que hicieran menos horas ya que, según alegaban, era muy difícil conseguir el dinero para darles un aumento. Entonces, les propusieron menos horario por el mismo sueldo. Ese acuerdo no escrito funcionó durante un tiempo. El año pasado, luego de nuestras denuncias sobre el funcionamiento del radar, se tomaron represalias y se eliminó el acuerdo verbal que tenía que ver con realizar menos horas, y se exigió a los supervisores trabajar el horario normal. Esto determinó que los todos supervisores presentaran nuevamente renuncia, lo que no fue aceptado por la Administración.

Como final de todo este teleteatro, hace poco la propia Administración eliminó a los supervisores por falta de personal. En la medida en que se fue un montón de gente y no había personal, la propia Administración terminó sacando a los supervisores. En el mismo acto administrativo a través del cual los sacó, cargó toda la responsabilidad de supervisión en los encargados de turno. El encargado de turno es el controlador más antiguo, más experiente que hay en cada turno.

En una parte del acta que firmamos con el Ministro de Defensa Nacional, el propio Ministerio reconoce que tenemos razón en reclamar una compensación para los supervisores, los jefes de sectores y los instructores. A pesar de ello, en abril de este año la DINACIA resolvió no darnos la razón por la renuncia, pretendiendo que siguiéramos trabajando sin cobrar un peso por estas tareas. Para nosotros este tema también es muy importante.

La solución de estos problemas pasa por la creación de un estatuto que regule la carrera profesional de los controladores de tránsito aéreo, como hay en muchos países del mundo.

Como ustedes saben, durante el año pasado nos declararon servicio esencial en dos oportunidades. A pesar de que se está negociando el tema negociación en la que participa el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, no hemos tenido ningún avance concreto. Para declararnos servicio esencial se basaron en una de las cincuenta y dos recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo sobre los controladores de tránsito aéreo. Cualquier persona, sin tener mucho conocimiento del tema, fácilmente puede darse cuenta de que realizamos una tarea esencial. Pero solo una de estas recomendaciones habla de que la nuestra es una tarea esencial. Las cincuenta y una recomendaciones restantes se refieren a nuestra profesión, a que los salarios deben ser parecidos o equiparados a los de los pilotos de aerolíneas, a que toda la parte técnica radares, comunicaciones, etcétera tienen una relación muy íntima con la seguridad y deben funcionar correctamente, a que los controladores deben tener derecho a participar a través de sus organizaciones representativas en el diseño e implementación de todos los equipos que se instalen, etcétera.

De alguna manera, queremos que el Gobierno y los legisladores presten atención también a las otras recomendaciones sobre nuestra profesión, para que de una vez por todas en el Uruguay se empiece a aplicar lo que se aplica en el resto del mundo civilizado, y para que se pongan en condiciones sus servicios de

navegación aérea y la situación de su personal, a fin de que se pueda cumplir con los planes que tiene el Gobierno en este aspecto y no signifique un impedimento para los que también tiene el Ministerio de Turismo, que está directamente afectado con un mal funcionamiento de esta área.

SEÑOR SOUST.- Ustedes han manifestado que hay una serie de reivindicaciones, algunas de las cuales pasan por la faz operativa, pero como yo no conozco el funcionamiento y no es fácil captarlo rápidamente, quisiera preguntar sobre el tema salarial. ¿Qué porcentaje de aumento están pidiendo concretamente?

SEÑOR REYES.- Actualmente, se está gastando en sueldos alrededor de US$ 1:200.000 por año. Lo que nosotros vemos es que hay un déficit de personal. La propia DINACIA declaró que faltan veintiséis controladores. De acuerdo al cálculo que hemos hecho, teniendo en cuenta el personal que falta, el que está, más los aumentos que habría que dar para motivar a la gente para que no se siguiera yendo, puedan trabajar más cómodos y dejar su otro empleo y no venir tan agotados al trabajo, se necesitaría entre US$ 1:500.000 y US$ 2:000.000 más al año para solucionar el tema en forma definitiva. Si se quisiera, se podría hacer a través de un mecanismo que implique una participación porcentual en los ingresos.

SEÑOR SOUST.- Individualmente, ¿en cuánto rondaría el porcentaje de incremento salarial que se está solicitando?

SEÑOR REYES.- Por supuesto, está abierta una negociación al respecto. Hoy de tarde concurriremos al Ministerio y vamos a acercarnos más a las cifras finales. Nosotros nos basamos en las necesidades que tenemos, sin irnos a la estratosfera, porque no vamos a pretender que se nos pague como en Alemania o en Estados Unidos. En algunos casos, prácticamente debe duplicarse el sueldo que hoy se cobra. Fíjense que, promedialmente, un controlador está cobrando $ 15.000, con lo que no llega a cubrir la canasta básica familiar, y súmesele a eso la enorme responsabilidad y la demanda de capacitación permanente que tiene. Nosotros hacemos un examen psicofísico todos los años, que es el mismo de los pilotos. Si perdemos el examen psicofísico quedamos sin empleo. Tenemos muchísimas exigencias.

Hay una demanda en todo el planeta de pasajes aéreos. En el año 2007, tanto Airbus como Boeing llegaron al récord de pedidos de aviones. Se calcula que la aviación está creciendo alrededor de un 6% en todo el mundo. La demanda aumenta permanentemente, pero nosotros estamos yendo en sentido inverso. Estamos desmotivando a la gente, se nos está yendo, y no estamos instrumentando nada para que eso no suceda.

SEÑOR SEMPRONI.- La tasa que se cobra por la utilización de los aviones que no aterrizan en suelo uruguayo, que transitan por el espacio aéreo uruguayo, si no entendí mal, está en el orden de los US$ 9:000.000. Me gustaría conocer quién la percibe, qué destino tiene y quién lo establece.

SEÑOR REYES.- El cobro de la tasa de protección al vuelo lo gestiona la DINACIA, en base a la información que se recoge de cada vuelo que pasa, que es controlado por nuestro sistema. Esa información se recibe automáticamente, para luego cobrar la tasa a las distintas aerolíneas en base al peso de la aeronave. Ese dinero luego va a integrar los fondos que tiene asignados la DINACIA. Una parte de esos fondos y otros que proceden del impuesto a los pasajes, del canon que pagan los concesionarios, de otras tasas e impuestos aeronáuticos, la DINACIA los destina a determinadas transferencias como, por ejemplo, a la Organización de Prensa del Interior, a la propia Fuerza Aérea o a Meteorología. Otra parte va para el funcionamiento del organismo y otra se la lleva, por supuesto, la Administración Central.

SEÑOR SEMPRONI.- Me interesa conocer quién es el que establece el destino de esos recursos, es decir cómo se determina cuánto va a una cosa y cuánta va a la otra.

SEÑOR REYES.- Como decía, algunos de los destinos ya están determinados por leyes o decretos, como ciertas transferencias a Meteorología, a la Fuerza Aérea o a la Organización de Prensa del Interior. Otros recursos son manejados por la DINACIA en el proceso de la gestión y de la

administración de los aeropuertos, de los servicios de navegación aérea y de la Dirección de Aviación Civil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos enteramos por la prensa de las supuestas medidas que podían tomar las empresas comerciales de aviación debido a las medidas gremiales de espaciar los aterrizajes cada diez minutos, en el sentido de no utilizar Montevideo como destino de escala o de aterrizaje. ¿En qué situación estamos actualmente? ¿En qué medida esto puede afectar a Montevideo como destino comercial?

SEÑOR REYES.- Llevo treinta y dos años en aviación y la experiencia me dice que la prioridad de las aerolíneas comerciales siempre fue, es y será, la plata. Si ellos hacen plata, van a seguir operando aquí aunque los niveles de seguridad no sean los requeridos. Esto me lo dice la experiencia, y es así.

Hoy por hoy, muchas aerolíneas tienen problemas por el aumento del precio del combustible, pero también desde hace unos años la mayoría de ellas en todo el planeta están en rojo, es decir que pierden plata. Esto se debe a un estilo de administración. En la época de las vacas gordas, las aerolíneas daban de todo: servicio a bordo, regalitos, de todo un poco. Muchas de ellas se sobrecargaron de personal, de oficinas, etcétera. Los costos del combustible más los de la propia gestión de una aerolínea comercial reponer un avión cuesta mucha plata, y los sueldos de los pilotos son muy altos son enormes. Estas empresas ganan mucha plata, pero también tienen que pagar mucho, y pierden mucho si no son buenas administrando.

Por supuesto que nosotros no estamos diciendo que no sea cierto lo que plantea la Cámara de Comercio de la Aeronáutica, pero consideramos que se trata de una presión que está ejerciendo para que se arregle la situación. Mientras estas compañías sigan haciendo dinero, van a seguir viniendo a Montevideo.

Las demoras que nosotros estamos aplicando se refieren a mantenerse dentro de la capacidad declarada del sistema. Mientras persistan todas estas carencias en el orden técnico no tenemos más remedio que hacerlo, porque la prioridad es la seguridad de los pasajeros. También hemos notado en el caso específico de PLUNA, por ejemplo que ya venía con una hoja de balance en rojo bastante importante y con serios problemas en su gestión, que el conflicto de los controladores le ha venido muy bien para echarnos la culpa de sus propias ineficiencias. Todo el mundo habrá leído que en junio PLUNA perdió US$ 4:000.000 por culpa del conflicto de los controladores. Puedo asegurar que eso no es cierto. No fue por culpa del conflicto de los controladores. La cantidad de horas de demora que fue mencionada no recuerdo en este momento, también les puedo asegurar que no es cierta.

Hoy por hoy, el piloto tiene que llamar media o una hora antes de encender los motores, una vez estimada la hora de partida, para confirmar que le den un "slot" de salida. Permanentemente nos ha pasado, aun antes de que estuviéramos en conflicto, que PLUNA llama para pedir una hora y es ella misma la que luego no la cumple, porque tienen problemas con el embarque, con la valija, con la aduana, con migración o problemas internos. Llama tres o cuatro veces para cambiar la hora de salida y no es por culpa del atraso de los controladores. Hace un par de semanas falló el software del radar de Ezeiza y cayó todo el sistema, produciéndose atrasos de hasta cuatro y cinco horas, y nos echaron la culpa también a nosotros. Cuando hubo un fin de semana largo en Brasil y en Argentina, se produjo una avalancha de brasileños hacia Bariloche y las demoras que tenía el control de Ezeiza Sur, que controla el aeropuerto de Bariloche, eran de veinte y treinta minutos entre cada vuelo. Esto sucedió por las carencias del sistema que tiene Argentina, que no cuenta con radares en la parte sur. Además, la plataforma del aeropuerto de Bariloche es muy chica y solo permite cierta cantidad de vuelos. Los controladores aéreos argentinos no estaban en conflicto y hubo demoras de treinta minutos entre cada vuelo. Por supuesto, por esas demoras que se iban apilando también fue culpado el conflicto de los controladores de tránsito aéreo del Uruguay, lo que no es cierto.

(Ingresa a Sala la señora Alicia Borja, Secretaria de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay)

—— Es verdad que las demoras afectan, y que el hecho de que no estemos dando más directos para cortar y ahorrar combustible hace gastar más a las aerolíneas, pero es el único medio que tenemos para llamar la atención al Gobierno, a los legisladores, al público y a las propias aerolíneas de que tenemos un problema muy serio en puerta y que debemos hacer algo para solucionarlo rápidamente. Yo pienso que lo que menos quieren las aerolíneas, el gobierno uruguayo ni nadie es que haya un accidente. Sin embargo, por el camino

que vamos, todo esto va a terminar en algún accidente. Si no tenemos suficiente personal, motivado y capacitado, y si los radares y los equipos de comunicación no funcionan, a la larga se va a producir un accidente y va a tener mucho más costo que las pérdidas que puedan provocar los controladores o la plata que hoy no quiere poner el gobierno para aumentar sus sueldos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto a las conversaciones con el Ministerio, ¿a usted le queda claro que estas cosas tienen un solo camino, que es el presupuestal, en este caso, la Rendición de Cuentas? Por acá ya pasó y ya está en el Senado.

SEÑOR REYES.- Me voy a permitir disentir con el señor Presidente, pero la única instancia no es la Rendición de Cuentas. Esa es una instancia y tradicionalmente es la que han usado, sobre todo, los empleados del Estado, para conseguir un aumento; lo que nosotros estamos requiriendo se soluciona con una ley o con un decreto, que puede salir perfectamente por fuera de la Rendición de Cuentas. Ya hemos conversado esto con el señor Ministro, lo reconoce y sabe que es cierto.

SEÑOR PRESIDENTE.- La verdad es que no sé cuál es el camino; cuénteme, por favor.

SEÑOR REYES.- El Poder Ejecutivo podría enviar un proyecto de ley al Parlamento o establecer a través de un decreto de dónde podrían salir los fondos para el pago del aumento. Ese es el camino al que refiero. No necesariamente todo esto se termina en la Rendición de Cuentas; puede salir una ley particular con iniciativa del Poder Ejecutivo o de mano de algún legislador del Gobierno.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Eso le dijo el Ministerio?

SEÑOR REYES.- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, me permito decirle que lo que le trasmitieron no es así; no hay iniciativa de ningún legislador que pueda autorizar gastos.

SEÑOR REYES.- No, no; digo que el legislador puede presentar la iniciativa, que luego puede ser votada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si eso es lo que le informaron, le trasmito que no es así. Me parece fundamental saber qué le dijeron a usted porque usted parte de una información que le dio el Ministerio. Para nosotros es muy importante saber lo que dice el Ministerio, teniendo en cuenta que está la instancia de la Rendición de Cuentas en el Senado. Le agrego un dato más: esta es la última Rendición de Cuentas.

SEÑOR REYES.- Correcto; por eso nuestra urgencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por más voluntad que haya de un legislador, ninguno puede por iniciativa propia otorgar gastos, es decir, autorizar egresos.

SEÑOR REYES.- Estamos de acuerdo con eso. Pero cualquier legislador puede proponer un proyecto de ley para que sea votado por el Parlamento; ¿puede hacerlo no?

SEÑOR PRESIDENTE.- No, no es así.

SEÑOR REYES.- Quizá sea un error de interpretación mío, pero el Poder Ejecutivo sí puede hacerlo. Entonces, la negociación será directamente con el Poder Ejecutivo, con el señor Ministro de Defensa Nacional.

El doctor Bayardi nos manifestó que, bueno, de alguna manera no se nos había tenido en cuenta y que se habían olvidado de contemplarnos en esta Rendición de Cuentas. De todos modos, sabemos que puede salir una ley particular, con iniciativa del Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ahora, si el señor Ministro estuviera de acuerdo, podría incorporarse algún artículo. Se ha tratado menos del 50% de la Rendición de Cuentas y si se le cambia una coma, vuelve a consideración de esta Cámara.

SEÑOR REYES.- Nosotros también lo sabemos, y por eso nuestra urgencia. Sabemos que tenemos hasta diciembre para lograr una solución para estos temas; después de diciembre vendrán tres años durante los cuales se va a agravar la situación que tenemos hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El señor Ministro de Defensa Nacional les dijo que está de acuerdo con la propuesta que hacen ustedes?

SEÑOR REYES.- En la última reunión que mantuvimos con el señor Ministro se comprometió a estudiar nuestras propuestas y, si estaba de acuerdo, a promoverlas directamente con el señor Ministro Astori que es quien se encarga del manejo del dinero. La respuesta a esta propuesta la vamos a recibir hoy a la hora 16.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si ustedes lo consideraran oportuno, sería importante que ustedes trasmitieran a la Comisión lo que suceda hoy a la hora 16, porque dentro de dos horas habrá un panorama diferente.

SEÑOR REYES.- Correcto.

En realidad esta entrevista con el señor Ministro Bayardi debió concretarse hace tiempo, pero por problemas de agenda se demoró. Por supuesto que vamos a enviar la información a los señores Legisladores.

SEÑOR SEMPRONI.- Si van a hacernos llegar esa información, sería bueno que también se nos enviara una escala de salarios actual para que fome parte de la documentación que se nos entrega y se adjunte a la versión taquigráfica; refiero, concretamente, a lo que se gana en los diferentes niveles de su actividad.

SEÑOR REYES.- Vamos a enviar una escala con los salarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos vuestra presencia y la información brindada.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)